Nr. 7. Kraków, dnia 1 lipca 1900 r. Rok I.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Bracka 15.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski, Kraków. Mikołajska l. 9**
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Rocznie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal. Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Bracka l. 15, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Pr. III. 93/ 2|00. Ck. Sąd krajowy jako prasowy na wniosek ck. Prokuratora Państwa po myśli § 493 pk. orzekł, że zamieszczone w nr. 6 „czasopisma „Kolejarz“ z dnia 15 czerwca 1900 artykuły pod tytułem: 1. „Protekcya“ w całości strona 1. 2. „Czarna księga kolejarzy“ w ustępie od „Takimi czynami“ do „rządowym“ strona 3, łam 2. 3. „Kolejarz i prokurator Doliński“ w całości strona 3, łam 3 zawierają znamiona występku z § 300 uk. a artykuł pod 3 nadto znamiona występku z § 491 uk. i art. V. ustawy z dnia 17 grudnia 1862. L. 8 Dzpp., że zakazuje się rozszerzania tych artykułów, a cały nakład numeru ma być zniszczonym, albowiem w artykułach pod 1 i 2 autor przez wyszydzanie, przekręcanie i niezgodne z prawdą przedstawienie okoliczności faktycznych pobudza do pogardy i nienawiści przeciw rządowym organom kolejowym, w szczególności zaś przeciw ck. dyrekcyi kolei państwowych i ck. Ministerstwu kolejowemu, zaś w artykule pod 3 w taki sam sposób pobudza do pogardy i nienawiści przeciw ck. Prokuratoryi Państwa w Krakowie, a kierownika tejże ze względu na jego urzędową działalność pomawia o pogardliwe przymioty i o takiż sposób myślenia.

Równocześnie na wniosek ck. Prokuratoryi Państwa stosownie do przepisu § 20 ust. pras. poleca się redakcyi czasopisma „Kolejarz“, aby uchwałę tę w najbliższym numerze czasopisma, na pierwszej stronie takowego pod rygorem skutków z § 21 ust. pras. bezpłatnie zamieściła. Ck. Sąd krajowy karny. Oddz. III. Kraków dnia 19 czerwca 1900.

Podpis nieczytelny.

Trzeci austryacki kongres zawodowy.

Zorganizowani w stowarzyszenia zawodowe robotnicy ukończyli przed dwoma tygodniami swoje obrady w Wiedniu. Delegaci tych stowarzyszeń rozjechali się w całkiem innym nastroju, niż posłowie sejmowi, niż deputowani parlamentu. Obrady ich bowiem uwieńczyły się pomyślnym skutkiem, stwierdzoną została nie po raz pierwszy olbrzymia solidarność proletaryatu, jego siła żywotna i zdolność do wielkich zadań. Jak konieczną jest walka o polityczne prawa i swobody, tak w równej mierze nieodzownem jest uzbrojenie się do zapasów o zdobycze społeczno-ekonomiczne. Taką bronią w tych wielkich turniejach kapitalistycznego świata są stowarzyszenia zawodowe, związki robotnicze, zjazdy, obrady. Delegaci robotników okazali na zjeździe, że potrafią obradować jak ludzie wolni, że równocześnie umieją poddać się dyscyplinie partyjnej, nie tej bezmyślnej, zginającej kolana i krzywiącej usta do wdzięcznego uśmiechu, ale karności dojrzałych mężów i świadomych znaczenia zorganizowanego boju.

Jeżeli ktoś dzisiaj zarzuca, że rządy parlamentarne się przeżyły, a pamiętny brutalnych nieraz obrad Izby poselskiej dowodzi, że ludzkość nie jest zdolną do gromadnego radzenia, niechaj przypatrzy się posiedzeniom proletaryuszy, niechaj posłucha tonu, jaki przebija się w słowach pojedyńczych mówców i dyskutujących. Zobaczy tam taką moc i powagę, taki zapał i szczerość, że pochyli czoła przed temi instytucyami przyszłości, i zadrży, bo uwierzy, że jutro należy do tego od wieków poniewieranego i ciemiężonego robotnika, do tego dziś — paryasa, a jutro — zwycięzcy.

Niepohamowana dążność o prawa i godność człowieka nadaje tym delegatom robotniczym tę energię i płodność w przedsięwzięciach i uchwałach. Posłuchajmy rzeczowej strony sprawozdania. Od r. 1892 liczba i siła stowarzyszeń rośnie i mnoży się. W roku tym było członków 66.080 mężczyzn, a 4263 kobiet, w r. 1896 już 112.185 mężczyzn, a 5761 kobiet, w r. zaś 1899 liczba ich doszła do 148.567 mężczyzn, a 9206 kobiet.

Czyż taki przegląd nie dodaje otuchy i nie napełnia piersi każdego proletaryusza radością? Jest to oznaką coraz większej popularyzacyi idei socyalistycznej i docierania jej do najdalszych zakątków kraju i najniższych warstw ludności.

W r. 1899 było już w Austryi 883 związków robotniczych z 1379 oddziałami miejscowymi, a to 271 stowarzyszeń zawodowych i 1284 filij, 120 ogólnych związków z 78 filiami i 492 towarzystw kształcących o 17 filiach.

Przejdźmy teraz do innego działu pracy proletaryatu. W r. 1894 miała prasa zawodowa miesięcznego nakładu 77.500 egzemplarzy. W r. 1896 już 119.850, w r. 1899 nakład 385.358 egzemplarzy. Ilość egzemplarzy w r. 1899/1900 wynosiła 4,624.300. Jeżelibyśmy przypuścili, że tylko ten czyta numer gazetki, kto go bierze, to 10-ta część ludności całej Austryi kształci się na prasie socyalistycznej, robotniczej. Koszta tych wydawnictw wynosiły 369.944 koron. To wszystko pokryły grosze najuboższych, dowodząc tem, jaką oni czują potrzebę fachowego wykształcenia i potrzebę słowa, pisanego w duchu najżyczliwszym i najszczerszym.

W ciągu 1899 r. dostarczono pracy 12.394 ludzi.

Gdziekolwiek rzucimy okiem — zobaczymy postęp, dążność naprzód i zdobycze, które z trudem, lecz już na pewno wpadają w ręce zorganizowanego, roboczego ludu.

Nie ma więc czego proletaryat wątpić i narzekać! Gdy walą się stare, zbutwiałe podwaliny dotychczasowego politycznego i gospodarczego życia, gdy inne klasy narodu karłowacieją i w proch rzucają dawne ideały, on, lud roboczy i dziecię trudów, powstaje z popiołów, w twarde ręce chwyta sztandar postępu i unosi go wysoko ponad głowami wszystkich. Zwycięstwo socyalnej demokracyi zbliża się coraz prędzej, równorzędnie z zamieraniem starych ustrojów i starej moralności.

* *
*

Prace kongresu były przeważnie organizatorskiej natury. Rozstrzygnięto sprawę unii, połączenia oddzielnych grup zawodowych w jedną organizacyę, omówiono stowarzyszenia jednolite i mięszane, ułożono regulamin strejkowy itp.

Wykończono również strukturę komisaryatów zawodowych, które stają się powoli najwyższą instytucyą robotniczą.

My zorganizowani kolejarze w pracach tych braliśmy przez swoich reprezentantów tak samo żywy udział, i współdziałając w zwycięstwie idei postępu, z dumą możemy spojrzeć w oczy reszcie swych kolegów, która jeszcze błąka się po „bractwach nagłej śmierci“, lub chodzi luzem bezradna.

System oszczędnościowy na kolejach lokalnych

c. k. kolei państwowych.

Największą zasługą zarządów kolejowych, naczelników, szefów, dyrektorów warsztatów, maszynistów, ba, nawet lampiarzy — jest oszczędność. Słowo to ma magiczne znacze-

nie na całym obszarze linij kolejowych: zastosowaniem jak największych oszczędności chlubią się ci wszyscy dygnitarze i jeden nad drugiego ubiegają się o rezultaty swoich systemów. To jest znanem i wiadomo już do czego prowadzi. Ale jeżeli system oszczędnościowy na kolejach głównych wywołuje smutne stosunki, to wprost karykaturalnym jest on na kolejach lokalnych. To wszystko dzieje się równorzędnie z szumnemi frazesami ministra Witteka i odezwami poszczególnych dyrekcyj o skróceniu czasu służby, o trosce nad polepszeniem doli kolejarzy itd. Skrócenie czasu służby, albo choćby znośniejsze ułożenie turnusu jazdy — brzmi bardzo pięknie, ale przytem o pomnożeniu personalu niema nigdy mowy. Jedno bez drugiego jest niemożliwem i brzmi w uszach każdego wprost komicznie, a przecież tak się zawsze czyta w projektach kolejowych. Co skłania zarządy kolejowe do podobnych absurdów? — Oszczędność. W obecnym nawet sezonie, w którym ruch towarowy i osobowy szczególniej wzrósł ogromnie, nie słyszeliśmy nigdzie o pomnożeniu służby kolejowej, chociaż zarządy kolejowe same skarżą się na nadmierną robotę i brak sił. Pomnóżmy to dziesięciokrotnie przynajmniej, a będziemy mieli obraz stosunków na kolejach lokalnych.

Przyjrzyjmy się tylko jednemu. Na małej stacyjce ustanowiony jest, jako kierownik, podurzędnik, z nędzną płacą 500 do 550 złr. Są to prawie zawsze ludzie starsi, sterani już w służbie kolejowej, mający zwykle liczną rodzinę, czasem nawet bardzo liczną. Najczęściej taki szef przeznaczony jest do spełniania wszystkich funkcyj i może tylko na siebie liczyć. Musi on nawet załatwiać takie czynności, o których nigdy nie miał pojęcia, a to tylko z tego powodu, aby nie zwiększać personalu, bo tego zabrania — oszczędność. „Szanowne“ zarządy starają się zaślepić takiego urzędnika samodzielnością jego władzy, szerokim zakresem działania itp., co im się bardzo często udaje. Praktyka nieraz wykazała, że taki pan, jeśli mu się pozwoli nosić czerwoną czapkę, czuje się nad wyraz uszczęśliwionym i pełnym szacunku przed sobą samym. Występując wobec personalu, o ile taki istnieje, brutalnie i z napuszoną powagą, zapomina nieszczęśliwy, że ulega takiemu samemu wyzyskowi, jak biedny budnik, lub robotnik stacyjny. Ale uczucie wyższości i władzy nad ludźmi przyciemnia wrażenie głodu i wołania rozpaczliwe rodziny i nie pozwala nawet zastanowić się, że iście żebracza płaca wcale nie odpowiada nałożonej na niego odpowiedzialności i pracy.

Nie lepiej dzieje się z innym personalem. Tak jak powyższy szef jest naczelnikiem, kasyerem, telegrafistą i rewizorem, podobnie też prowadzący lokomotywę jest równocześnie palaczem, maszynistą, naczelnikiem magazynu lokalnego, rewizorem wozów itd. Wszystko w jednej osobie, naturalnie bez dodatkowych wynagrodzeń. A przecież wiemy wszyscy, że gdyby chciał spełniać służbę gorliwie, to czynność maszynisty już mu dostatecznie czas wypełni. Ale trzeba zaoszczędzić na człowieku, dlaczegóż więc nie zepchać różnorodnych czynności na barki jednego, jeśli w dodatku nawet głośno nie protestuje. Za to zwiększa się liczbę kontrolorów, którzy bez przerwy snują się po przestrzeni, którzy oprócz właściwych czynności, które, nawiasem powiedziawszy, spychają jak mogą, muszą się jeszcze trudnić badaniem usposobienia kolejarzy i ich politycznych przekonań.

Powyżej opisane stosunki panują także u personalu, towarzyszącego pociągowi. Są takie koleje lokalne, gdzie przy pociągu znajduje się tylko sam „zugsführer“, jeżeli tylko pociąg liczy 2 lub 3 wagony mniej niż zwykle. Wtedy musi on pełnić służbę prowadzącego pociąg, rewizora, bremzera, szybera, wszystko w jednej osobie. Czasami dodaje mu się do pomocy człowieka, ale pomoc taka jest stanowczo za małą, na stacyach bowiem musi „zugsführer“ uważać na zwrotnice lub szybowania, a człowiek zostawiony sam sobie bardzo często może przez nieuwagę sprowadzić nieobliczalne katastrofy. Do tego przyczynia się jeszcze ta okoliczność, że gdy „zugsführer“ powołany zostanie do ćwiczeń, lub otrzyma w nadzwyczajnym wypadku urlop, posyła się na zastępstwo do lokalnych kolei osoby, nieznające lokalnej służby, bardzo często inaczej skonstruowanej i posiadającej swoje odrębne właściwości, toteż nierzadko słyszy się o wypadkach, przy których nietylko wagony ulegają zniszczeniu, ale często są ofiary i w ludziach.

Wszystko to dzieje się z systemu oszczędnościowego, z owej żądzy zysków, jakie zarządy kolejowe mają ciągle na oku. Nie dla wygody i dobra ludności, nie dla podniesienia przemysłu i handlu służyć mają koleje, lecz tylko dla zysków, aby powiększać skarb państwa, z którego czerpać musi nienasycony nigdy moloch militaryzmu. Kolej państwowa nie ustępuje pod tym względem wcale kolejom prywatnym, obmyślonym wyłącznie na zysk przedsiębiorców.

Mógłby jakiś przeciwnik zauważyć, że zarządy kolejowe muszą z taką „ostrożnością“ postępować i dbać o ogólną gospodarkę, bo często koleje lokalne nie wykazują zysków. Ale na to my im odpowiemy, że to nie może obchodzić służby kolejowej, która oddaje swoją pracę, zdrowie, los a nawet życie w zamian za nędzną płacę. Niech o tę ekonomię troszczą się same zarządy i minister kolei, a w żadnym razie nie można kolejarzom przypisać winy, że kolej nie wykazuje „żądanych“ zysków, lub coś podobnego. Jedynie winę ponosi rząd i minister kolei, a to z tego powodu, że nigdy w swym biurokratyzmie nie ma odwagi stawić czoła wielkim kapitalistom i wyzyskiwaczom i zamiast upaństwowić te koleje lokalne, które pięknie zarabiają, chwyta najpierw te, które znajdują się w najopłakańszym stanie, najwięcej są wyssane i przedstawiają straszny obraz gospodarki, nie dającej się nawet opisać!

Czas pracy na kolejach we Francyi.

Od 1 kwietnia b. r. weszła w życie we Francyi nowa ustawa, normująca czas pracy personalu, zatrudnionego przy pociągach, na dworcach i magazynach kolejowych. Podamy naszym czytelnikom ważniejsze postanowienia tej ustawy, a to celem porównania, o ile Austrya pozostaje w tyle za niedalekiem państwem i o ile gorzej traktuje swoich robotników. A przecież przy kolei czy we Francyi, czy w Austryi służba przedstawia się taksamo, z pewnością w Austryi nie jest ona lżejszą, ani mniej niebezpieczną, a jednak jakie różnice w stosunkach płacy i pracy tu i tam panują.

Dekret datowany z dnia 4 listopada 1899 r. postanawia, że czas służby dla maszynistów i „zugsführerów“ nie może trwać dłużej nad 10 godzin dziennie, t. zn., że po 10-godzinnej pracy musi bezwarunkowo nastąpić przynajmniej 10-godzinny wypoczynek.

Spoczynki te i prace należy tak rozkładać, że praca w przeciągu 10 dni u maszynistów i zugsführerów, u reszty personalu pociągowego, t. zn. przeważnie konduktorów i bremzerów w przeciągu 15 dni, licząc od północy do północy, rzeczywista robota nie może dochodzić 100, wzgl. 150 godzin, a najmniej tyle spoczynku w tym czasie musi przypadać. Między dwoma nieprzerwanymi 10-godzinnymi spoczynkami, może się znajdować okres 17-godzinnego zajęcia, z tem jednak ograniczeniem, że sama praca ma trwać 12 godzin.

Czas pracy konduktorów i bremzerów może być przedłużony o pół godziny tylko w takim wypadku, jeżeli przedtem spoczynek wynosił 12 godzin. Mogą być także kolejarze tej kategoryi, jeżeli ich służba nocna nie odbywa od miejsca zamieszkania, zatrudnieni przez 11 godzin dziennie przy 9-godzinnym czasie wytchnienia.

Większy czas spoczynku dla maszynistów i palaczy ustanowiono na 10 godzin, jeżeli się znajdują w miejscu zamieszkania, a na 7 godzin, jeżeli od tegoż są oddaleni. Dla konduktorów, bremzerów itd. czas ten skrócono na 9 godzin. Skrócenie tego spoczynku 10-, wzgl. 9-godzinnego może tylko dwa razy po sobie nastąpić i to tylko w takich wypadkach jeżeli oba te skrócenia nie są mniejsze razem od 17 wzgl. 16 godzin.

Oprócz tych 10-godzinnych pauz przysługuje wszystkim wspomnianym kategoryom służby najmniej 24-godzinny zupełnie wolny od służby dzień spoczynku w miejscu zamieszkania, a zwłaszcza maszynistom i palaczom, którzy w nocy muszą być oddaleni od swych miejsc, przynajmniej raz w ciągu 10 dni, a koniecznie w ciągu 20 dni, reszcie personalu raz na 15 dni, a koniecznie co 30 dni.

Jako rzeczywisty czas pracy u maszynistów i palaczy określa się ten, w którym ci znajdują się na maszynie, lub jeżeli przed lub po odejściu pociągu konieczne czynności służbowe załatwiają. W to wlicza się także czas czekania między jednym pociągiem a następnym o ile takowy nieprzekracza $1\frac{1}{2}$ godziny.

Podobnie zupełnie liczy się czas konduktorom i bremzerom, z tym jednak dodatkiem, że przy pociągach, przy których nie ma pakunków, kontroli biletów lub podobnych czynności, redukuje się czas o 10 procent.

Redukcya taka następuje także w obliczeniu czasu tych robotników, którzy znajdują się na stacyi bez zajęcia i w rezerwie, aby w razie jakiegoś zapotrzebowania lub wypadku byli pod ręką.

Przekraczanie powyższych postanowień może tylko wtedy mieć miejsce, jeżeli tego już koniecznie wymaga potrzeba prawidłowego ruchu kolejowego. W zwykłych jednak razach należy się zawsze postarać o zatwierdzenie tych zmian u władz wyższych. W razie zaś nieprzewidzianych zajść lub katastrof muszą być organa nadzorcze natychmiast zawiadomione o zaszłych zmianach w rozkładzie służby i mają się starać, aby w jak najkrótszym czasie pierwotny stan mógł być przywróconym.

Nie wolno jednak nigdy kolejarzowi, nawet wtedy, gdyby mu przedłużono służbę, opuszczać pod tym pretekstem stanowiska i narażać w ten sposób bezpieczeństwa ogólnego. Przysługuje mu natomiast pełne prawo upomnieć się o nieprawidłowe przedłużanie czasu służby i żale swe w specyalnie do tego przeznaczonej książce wpisać.

Do przeprowadzenia powyższych przepisów dano wszystkim zarządom kolejowym czas 2 miesięcy.

Inny dekret reguluje czas pracy personalu stacyjnego, zwrotniczych i robotników „lonowych“.

Dla tych kategoryj ustanowiono czas trwania pracy w ciągu 24 godzin najwyżej na 12 godzin, podczas gdy dzienna wielka pauza obliczona jest na 9 godzin. Jeżeli zaś kolejarz mieszka na miejscu, spoczynek ten wynosić może 8 godzin. Prócz tego w ciągu służby mają być 2 dłuższe pauzy na obiad i kolacyę, a dalej ma każdy prawo do dwóch 24-godzinnych wolnych od służby spoczynków w przeciągu miesiąca.

Pod pełnym (wielkim) spoczynkiem należy rozumieć czas między dwoma wolnemi od służby nocami, pod pół pełnym zaś dniem czas, zaczynający się w południe zwykłego dnia roboczego, a przytykający bezpośrednio do wolnej nocy, albo takową poprzedzający.

Wyjęci z pod tych przepisów są kolejarze na tych stacyach, na których obok służby dziennej istnieje służba nocna. Te osoby mogą najwyżej 14 po sobie następujących nocy pełnić służbę, a w chwili przechodzenia do dziennej służby muszą otrzymać 24-godzinny spoczynek. Na wielkich stacyach może być czas służby nocnej ograniczony tylko do siedmiu po sobie następujących nocy.

Odstępowanie od tych norm możliwem jest tylko za zezwoleniem władzy, spoczynków jednak i wolnych dni nie wolno nawet władzom ograniczać.

Ułożenie rozkładu służby na podstawie powyższych przepisów pociągnie za sobą zwiększenie personalu kolejowego, rząd francuski jednak nie cofa się przed tą koniecznością, ani nie pozwoli uchylić się od niej kolejom prywatnym, a to dlatego, że nie hołduje w tej mierze, jak Austrya — systemowi oszczędnosci, i dba o dolę kolejarzy, którzy mu dają swą pracę.

Sądy przemysłowe a kolejarze.

Wspomnieliśmy już o projekcie rządowym, rozszerzającym zakres działalności sądów przemysłowych na przedsiębiorstwa kolejowe. Wedle ustawy z 27 listopada 1896 mogą sądy przemysłowe objąć i przedsiębiorstwa kolejowe, jeżeli minister wyda stosowne rozporządzenie. Istotnie też wydano takie rozporządzenie dla Wiednia, Berna, Bielska i Reichenbergu.

Tymczasem, zamiast rozszerzyć w drodze rozporządzenia zakres działalności sądów przemysłowych i na inne miasta, wypracował rząd nowy projekt, który wobec opłakanych stosunków parlamentarnych nie tak prędko stanie się ustawą.

Jaki mógł być powód tej zmiany? Wedle zapewnień rządowych stało się to dlatego, ponieważ dotychczasowa ustawa o sądach przemysłowych nie zawiera żadnych postanowień, które osoby, zatrudnione przy kolejach, mają być uważane za robotników.

Pretekst ten jest zupełnie bezprzedmiotowym, gdyż w § 1 ustawy o sądach przem. oznaczono dokładnie, że sądy przemysłowe mogą obejmować i przedsiębiorstwa kolejowe, zaś § 5 mówi wyraźnie, że za robotników należy uważać werkmistrzów, werkführerów, pomocników i najemników. Dlaczegóżby więc nie mogła ustawa o sądach przemysłowych stosować się i do kolejarzy?

Czy może rozchodzi się rządowi o urzędników, których nie chce mieszać do kupy z robotnikami? Ale przeciwnie, mamy przecież przykłady, że w innych grupach sądów przemysłowych zasiadają urzędnicy obok robotników.

Jednem słowem: tekst ustawy nie może przeszkadzać rządowi, aby w drodze rozporządzenia rozszerzył działalność sądów przemysłowych na wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe. Nowy projekt, nie mający widoków szczęścia, był zupełnie zbyteczny.

Całkiem inne powody skłoniły rząd do obrania drogi nowego projektu. Zdaniem rządu przepaść między urzędnikami a podurzędnikami jest rzekomo w zawodzie kolejowym o wiele większa, niż gdzieindziej.

Motywów rządu należy szukać w różnicy, jaka zachodzi między stosunkami służbowymi tylu kategoryj służby kolejowej. Rząd sądzi, że każdy zna dokładnie tę różnicę i że nie potrzeba wcale jej dokładniej uzasadniać. Wygląda to jednak w rzeczywistości tak, jakby zarządom trudno było podać dowody tego, co właściwie je powstrzymuje od wyłączenia pewnej części służby kolejowej z pod kompetencyi sądów przemysłowych. Samo rozporządzenie powiada, że co do osób zatrudnionych w warsztatach, kuźniach, magazynach środków żywności, trzeba było określić pojęcie „robotnika“. Zachodziło dalej pytanie, czy niektórych kolejarzy wyłączyć z pod jurysdykcyi sądów przemysłowych. Tutaj znalazł się rząd w kropce w myśl intencyi dyrekcyj kolejowych i powiedział, że nie można urzędników mieszać z resztą personalu i chociaż „wobec prawa wszyscy są równi“, to przy kolei jedni mają podlegać sądom zwykłym, drudzy przemysłowym.

Nie zastanawiano się nad tem, że jest to pogwałceniem obywatelskiej równości, uznawaniem nieuzasadnionych różnic między ludźmi, podlegającymi tym samym stosunkom służbowym. Zwykła to austryacka polityka *divide et impera* (wywołuj rozterki i panuj), która wyjdzie z pewnością na szkodę tych uprzywilejowanych urzędników, a nie ze szkodą tych, których poddano sądom przemysłowym. Dotychczas nie naruszałoby to klasowych interesów kolejarzy. Ale najkomiczniejszem i zarazem najbardziej oburzającem jest wyłączenie stałej służby kolejowej, t. zw. etatowej. Jeszcze trudniej było określić różnicę między urzędnikami, podurzędnikami i służbą na kolejach lokalnych i tramwajach.

Wogóle rozporządzenie to przedstawia jeden obraz niedołęstwa ministerstwa kolejowego, które samo nie wie czego chce i w jaki sposób poplątać stosunki służbowe, z którychby później nikt sprawy zdać sobie nie umiał.

Przegląd społeczny.

Strejk robotników w fabryce maszyn węgierskich kolei państwowych trwa już kilka dni. Strejkuje kilka tysięcy robotników. Zdrajców strejku, którzy się zgłosili do roboty, oddalono, nie można bowiem było przy tak małej liczbie puszczać w ruch maszyn. Ruch zwraca się szczególniej przeciw dyrektorowi, który przeszłego roku na oszczędnościach złożył 95.000 złr. Robotnicy domagają się energicznie podwyższenia płac i usunięcia zgubnego dla nich systemu oszczędnościowego.

Strejk robotników kolei ulicznych w Budapeszcie. Dnia 21 bm. wybuchł ogólny strejk kolejarzy budapeszteńskich. Dyrekcya zobaczyła z przerażeniem, że tych kilku robotników, którzy jej pozostali, nie wystarczą zupełnie do prowadzenia ruchu. Strejkujący zachowywali się spokojnie i odbywali tylko zgromadzenia, na których rozpatrywano stan strejku i opracowywano żądania swoje. Zażądano interwencyi samego ministra Hegedüsa. Dyrekcya kolei wydała odezwę, w której powiada, że strejk wywołali młodsi robotnicy, którzy domagali się oddalenia starszych ze służby. Było to zrobione w celu wzniecenia nieporozumień, podstępny jednak plan ten zawiódł. Konduktorzy i woźnice postawili następujące żądania: 1. Każdy kolejarz po 2-letniej służbie ma być stałym. 2. Utworzenie funduszu pensyjnego. 3. Regulacya płac, a mianowicie: nowo wstępujący ma otrzymywać podczas 6-miesięcznej próbnej służby 72 koron miesięcznie, konduktor III. klasy 80 koron, II. klasy 90 kor. (po dwóch latach), po następnych dwoch latach 100 koron jako konduktor I. klasy. Prócz tego mają być liczone dodatki pięcioletnie. 4. Dodatek na mieszkanie ma być podwyższony z 120 na 240 koron. 5. Po każdych 6 dniach służby 1 dzień zupełnego spoczynku. 6. Każdy kolejarz ma prawo co rok do 8-dniowego urlopu. Inne drobniejsze żądania opuszczamy. Samych konduktorów i woźniców jest w Budapeszcie przy kolejach ulicznych 1500 zatrudnionych.

Dyrekcya wręczyła w odpowiedzi nowy regulamin służbowy, zatwierdzony już przez ministerstwo, w którym ma być wiele żądań uwzględnionych. Kolejarze niezadowoleni tem, zwołali drugie wielkie zgromadzenie. Tymczasem przy interwencyi burmistrza Halmosa udało się strejk zakończyć dnia 24 b. m. Uwzględniono tylko część żądań strejkujących, którzy z braku organizacyi, z powodu olbrzymich przeszkód, jakie władze węgierskie wszelkim ruchom robotniczym stawiają i wreszcie dlatego, że dyrekcya sprowadziła obcych robotników, musieli się zgodzić i na te drobiazgowe polepszenia. Przyrzeczono im natomiast uwzględnić w regulaminach służbowych z biegiem czasu postawione żądania.

Robotnicy tramwajowi w Celowcu powstali za podwyższeniem płac. Wystosowali oni do dyrekcyi następujące żądania: 1. Konduktorzy mają otrzymywać w pierwszym roku 2 korony 20 hal., w drugim 2 kor. 50 hal., w trzecim 3 korony dziennie. Ponieważ ruch w niedzielę nie może być zastanowiony, żądają w tym dniu wyższych płac.

KORESPONDENCYE.

Nowy Sącz. W sprawie uregulowania czynszów w kolonii robiono już najrozmaitsze próby i usiłowania. Wysyłano zbiorowe petycye — nic nie pomogło; wysyłano deputacye do różnych gwiazd kolejowych — przyrzekano, ale nic dotąd nie uczyniono. Przypominamy, że ostatniej deputacyi przyrzekł p. Horoszkiewicz załatwienie tej sprawy, niestety! — słowa nie dotrzymał — oświadczamy to publicznie. A tymczasem robotnicy nowosądeccy cierpią prawdziwe męki w tej osławionej kolonii. Zimą zimno i wilgoć dokucza straszliwie, latem gorąco nie do wytrzymania — jeżeli do tego dodamy ciasnotę, — gdyż domki te budowane były zawcześnie, gdzie rodzina składająca się z czterech osób, obrócić się nie może, to będziemy mieli pojęcie, jak zadowoleni są z tych domków robotnicy, gdy w zamian za te wszystkie wygody drogo płacić muszą A sprawą tą nie chce się nikt zająć Ale niechno ktoś napisze anonimowy list do dyrekcyi, oczerniający któregoś z robotników! Oho! Wtedy zjeżdża zaraz referent, męczy, śledzi, szuka i wypytuje, jak gdyby warsztaty zawalić się miały, a magazyn cały wykradziono. Siedzi referent ze dwa dni, bierze dyéty, aż w końcu się okazuje, że to pismo spowodowane zostało osobistą nienawiścią lub zemstą do danego człowieka. Jest to małe porównanie, jak dyrekcya traktuje sprawy, obchodzące ogół robotników. Sprawy ważne — nic nie obchodzą dyrekcyę — z głupstw robi się wielkie rzeczy.

Rzeszów. Rzekomo od robotników magazynowych z Rzeszowa otrzymujemy sprostowanie, że pan Urban „obchodzi się z nimi dobrze i że oni nie mają żadnego powodu do skargi.“

Jest to najzwyklejsza bezczelność ze strony p. Urbana, aby tych kilku ludzi zmuszać z tytułu swego urzędu i władzy, wbrew prawdzie, do wysyłania „sprostowania“, którego w dodatku żaden z nich nie podpisał własnoręcznie. Pomyliliśmy się, co prawda, nazywając p. Urbana kolegą szkolnym naczelnika stacyjnego, podczas gdy jest kolegą naczelnika magazynu frachtowego — ale to w niczem nie zmienia podanych przez nas faktów, których dostarczyć możemy daleko więcej. Siedzieć więc cicho i poprawić się, p. Urban, należy, a nie być brutalem, który zmuszony jest potem układać głupie sprostowania.

Ze Stryja donoszą nam, że robotnicy tamtejsi od czasu do czasu wzywani są do kancelaryi, gdzie im polecają wyrobienie papierów czy to do stabilizacyi, czy też do przyjęcia do funduszu prowizyjnego. Uszczęśliwiony człowiek, że przecież raz udało mu się przełamać lody i że z „lonowca“ zaawansuje na stabilizowanego, wydaje ostatnie grosze, by zdobyć potrzebne dokumenta, których niestety, bez pieniędzy nie wydają. Tymczasem po jakimś czasie zawiadamia się go, że stabilizacya odrzucona.

Gdyby to tylko raz się przytrafiło, to jeszcze pół biedy, ale to trafia się częściej i za każdym razem robotnik musi wyrabiać na nowo papiery i tracić po kilka guldenów.

Jest to wprost igraszka, i to podwójna, gdyż przez to naraża się robotnika i na moralne cierpienia, za które wcale dyrekcyi wdzięczny nie będzie i na materyalne szkody. Czyż godzi się tak postępować. Robotnik i tak z płacy 1·30 utrzymać się nie może, jeżeli jeszcze w dodatku napychać musi kasy rządowe pieniędzmi za stemple i księżom za metryki itp., to przecież to jest wprost z wielką krzywdą dla robotnika.

Dlatego na tej drodze zwracamy uwagę zarządowi warsztatów w Stryju i wzywamy go, by zaprzestał tych głupich praktyk, obliczonych chyba na rozgoryczenie i tak już dość wyzyskiwanych robotników.

Z Kołomyi dochodzą nas skargi, iż „zugsführer“ Fuszkiewicz obchodzi się z ludźmi, w sposób wprost zwierzęcy. Otóż zwracamy p. Fuszkiewiczowi uwagę, że stanowisko służbowe przy kolei nie daje nikomu prawa do znęcania się nad podległym sobie personalem, przeciwnie, pragmatyka zaleca wyraźnie grzeczne obchodzenie się, o czem zechciej się pan przekonać. Poskrom tedy panie Fuszkiewicz swoje dzikie popędy, bo inaczej może cię spotkać taka nauczka, którą na długo zapamiętasz.

Stanisławów. Baumistrz Rudkowski jest prawdziwą plagą dla tutejszych robotników. Szykanuje i bije, chwaląc się jeszcze, że dobrze bije. Niedawno temu polecił robotnikom naładowany ziemią wóz przepchać na inny tor; robotnicy pchali, ale ponieważ zwrotnica była źle ustawioną, wóz wpadł do jamy obrotnicy. Naturalnie, nie obeszło się tutaj bez bicia. Zmiażdżenie robotnika, jakie miało tu miejsce przed paru dniami, nastąpiło także z winy Rudkow-

skiego, ponieważ tenże polecił pracować w czasie szybowania.

Wzywamy p. Rudkowskiego do zaniechania tych dzikich praktyk, a robotników, by każdy „napad wścieklizny“ p. Rudkowskiego „odpierali“ stanowczo i energicznie. Równi bowiem jesteśmy wobec prawa i pragmatyki.

Również słów parę należy poświęcić oddziałowi wozowemu tutejszych warsztatów. Oddział ten, gdzie przecięciowo do 500 wozów stoi na placu do reparacyi, jest stanowczo za mały, skutkiem czego robotnicy pracować muszą na polu. Niczem byłaby taka praca w lecie, przy pięknej pogodzie, ale nawet w lecie, gdy za kark ciągle leje, nie jest przyjemnie, a cóż dopiero w zimie, w czasie dotkliwych mrozów, śnieżyc itd. Tu już przebiera się cierpliwość robotnika i musi w tej drodze żądać, by dotychczasowy „sparsystem“, który nie dozwala dyrekcyi na zbudowanie hali do naprawy wozów, nie skrupił się na zdrowiu i życiu robotnika. A że zdrowie to w tym oddziele ciągle szwankuje, to najlepszym dowodem stan chorych i dr. Majewski. Szan. Dyrekcyo! Racz przeto usunąć te barbarzyńskie warunki pracy i mieć więcej względów na zdrowie i życie robotnika.

KRONIKA.

Ochrona przed wypadkami kolejowemi. Generalna inspekcya austryackich kolei wydała 2 bm. okólnik do wszystkich zarządów prywatnych kolei i przedsiębiorstw tramwajowych, w którym wzywa do pilnego przestrzegania wszystkich przepisów ostrożności i wykonywania nadzoru celem bezpieczeństwa służby kolejowej.

Okólnik ten brzmi: „Wzywa się poszczególne dyrekcye, aby personalowi kolejowemu przypomniały postanowienia o zachowaniu ostrożności, oraz szczególniej na to zwróciły uwagę, że chodzenie po sztrece i przestępowanie toru zakazane jest nietylko publiczności, ale również personalowi kolejowemu, o ile nie znajduje się w służbie. Mnożące się w ostatnich czasach doniesienia o coraz częstszych wypadkach nieszczęśliwych i przejechaniach na otwartym torze kolejowym i to zwłaszcza służby kolejowej, bardzo często nie pełniącej służby, każe przypuszczać, że personal kolejowy przy wykonywaniu służby nie zważa wcale na przepisy bezpieczeństwa (przebywają między zwrotnicami, lub zbyt blisko tychże, zostawiają nie na swojem miejscu znaki sygnałowe), a z drugiej strony nadzorcze organa nie dopilnowują tego z należytą energią, jak się o tem przekonano nieraz przy przygodnych inspekcyach. Przekraczanie torów przez służbę kolejową należy ograniczyć tylko do koniecznych czynności i o ile nie wymagają tego lokalne potrzeby (dostęp do warsztatów, remiz, budynków mieszkalnych.)“.

Generalna inspekcya austryackich kolei, która znaną jest z lekkiego traktowania swych obowiązków, która zaniedbuje w najwyższym stopniu czuwanie nad technicznym ruchem, która nigdy nie wgląda w zastosowywanie środków ostrożności, nie ma najmniejszego prawa zarzucać kolejarzom zaniedbywanie obowiązków i przepisów ostrożności. Ona to rzeczywiście przez swoją niedbałość staje się współwinną wielu wypadków. Bez porównania lepiejby zrobiła, aby zamiast wydawania okólników, pełniła energiczniej nadzór nad torem kolejowym, aby te skandaliczne stosunki, które w wielkiej mierze na kolejach istnieją i często wywołują olbrzymie katastrofy, na przyszłość znikły i nie powtarzały się więcej.

Wypadek w warsztatach kolejowych. W dniu 23 czerwca zdarzył się w warsztatach kolejowych w Nowym Sączu między godz. 6 a 8 rano straszny wypadek. Spadła z rusztowania czterocetnarowa maszyna do borowania i przywaliła staruszka robotnika Wojciecha Bodzionego, który zmarł w kilka godzin z ran odniesionych. Wina spada na przełożonych oddziału trudniących się szpiclowaniem, zamiast strzeżenia porządku.

Jak wykonywuje się ustawodawstwo ochronne w warsztatach nowosądeckich. Po raz drugi jesteśmy zmuszeni zwrócić uwagę władz kolejowych, że pod kotłami pali się spruchniałemi deskami, które przerzynają na cyrkularce, tworząc tak straszny pył w warsztatach przy rznięciu tychże, że robotnicy duszą się formalnie w obłokach szkodliwych trocin. Wprost ze względów ludzkich wzywamy odnośne władze do zaniechania tego systemu, jeżeli nie chcą, by połowa z robotników wymarła na suchoty.

Podwyższenie płacy. Robotnicy przy konserwacyi dróg w Nowym Sączu otrzymali po 5 centów podwyższenia. Jest to zadużo, aby umrzeć, ale zamało, aby żyć. Ale trudno! Dyrekcyi się zdaje, że przy obecnych głodowych płacach, jakie robotnicy przy konserwacyi dróg pobierają w Galicyi, 5 centów podwyższenia to majątek, który ich odwiedzie od organizacyi. Ale daremny trud! Robotnicy, nawet przy konserwacyi dróg, poznali się już na „dobrodziejstwach“ dyrekcyjnych i wierzą, że tylko z powodu przystąpienia do organizacyi otrzymali te 5 centów podwyżki; wierzą również, że zapomocą tej organizacyi otrzymają jeszcze większą podwyżkę.

Koroną tej komedyi byłaby tylko jeszcze — deputacya z podziękowaniem za te „dobrodziejstwa“.

Humanitarność dyrekcyi kolejowej. Do ilustracyi humanitarności dyrekcyi kolei państwowej przybywa znowu jeden kwiatek.

Franciszek Zabłocki, liczący 72 lat a pracujący przy kolei państwowej od lat dziewiętnastu nienagannie i wzorowo, został „zabfertigowany“, zamiast spensyonowany. Steranemu pracą starcowi rzucono na resztę dni żywota ochłap w formie 1200 koron. Człowiek ten, gdyby gdzieindziej pracował, byłby jeszcze zdolnym do pracy, ale w warsztatach kolejowych są nawet młodzi, którzy po krótkim przeciągu czasu stają się kalekami Skutkiem dźwigania wielkich ciężarów i spinania się na różne wysokości, robotnicy kolejowi nabywają przepukliny, która ich wprost czyni zupełnie niezdolnymi do pracy.

Tosamo było z Zabłockim. W roku 1892, naprawiając wagon klasowy, wychodził na dach po drabinie i skutkiem fałszywego stąpnięcia spadł. Wynikiem tego była obustronna przepuklina. Od tego czasu praca dla Zabłockiego była męką, ale mimo tego wykonywał on z trudem swój obowiązek.

I doczekał się biedny starzec losu, jaki każdy kapitalista gotuje swoim robotnikom, po wyciśnięciu ich, jak cytryna. Gdy już dalej pracować nie może, dostaje jałmużnę, za którą nabyć może chyba kij i torbę na drogę.

Niechaj przykład ten przekona wszystkich robotników kolejowych, że i państwowe warsztaty nie różnią się niczem od prywatnych i że tak tu jak i tam starają się o zyski tylko, a nie o ludzi.

Figle czy kpiny? Niedawno temu stabilizowała dyrekcya ślusarza Gruszeckiego i kowala Jankowa w Nowym Sączu z płacą 500 złr. rocznie. Tymczasem, niewiadomo z jakiego powodu, wkrótce potem zawiadamia ich dyrekcya, że przy stabilizacyi zaszła „pomyłka“ i że nie otrzymają 500 lecz tylko 450 złr. płacy. Czyż to nie kpiny?

Nieszczęśliwy wypadek. W d. 21 czerwca szybująca maszyna przejechała wieczorem na dworcu w Stanisławowie zajętego na torze robotnika, który też zginął na miejscu.

Warsztat stryjski się wali. W dniu 23 czerwca zawalił się sufit nad tokarnią w warsztacie stryjskim. Skończyło się to wprawdzie tylko osypaniem robotników rumowiskiem, ale mogło być znacznie gorzej. No, to już nie „vis major“, ale chyba niedbałość, aby czekać, aż się gmach, w którym ludzie pracują, zawali. Zwracamy się do dyrekcyi we Lwowie, aby wysłała komisyę, celem zbadania warsztatów, bo w takich warunkach robotnicy przecież pracować nie mogą.

Stryjscy robotnicy kolejowi proszą nas o zaprzeczenie notatki, umieszczonej w „Kuryerze Lwowskim“, jakoby robotnicy kolejowi mieli wstęp bezpłatny na wykłady Uniwersytetu ludowego. Otóż tak rzeczywiście nie było, a tylko członkowie „Czytelni kolejowej“ mieli to beneficyum. Inni płacić musieli.

Jak mieszkają robotnicy kolejowi? Na posiedzeniu Izby posłów z dnia 7 czerwca wniósł poseł Marcin Thurnher, nauczyciel, interpelacyę, która rzuca smutne światło na sposób życia robotników kolejowych. Interpelacya omawia położenie kolejarzy w Tyrolu, lecz przypomina tak dobrze nam znane galicyjskie stosunki, że nie od rzeczy będzie przytoczyć ją nawet w dosłownem brzmieniu, tembardziej, że żaden z posłów, prócz tow. Daszyńskiego, nie chce być rzecznikiem spraw kolejowych w parlamencie.

Stan dotyczący mieszkań kolejarzy przy austryackich kolejach, tak zaczyna się interpelacya, jest nad wyraz opłakany. Prawie wszystkie mieszkania składają się z kuchni i jednej maleńkiej izby; wychodki stoją na wolnem powietrzu zdala od domu i są strasznie niestosownie ustawione. W tych to malutkich przestrzeniach mieści się zawsze kilka osób, bez względu na płeć i wiek. Nierzadko można widzieć w takiem mieszkaniu 6, 7, 8 a nawet 10 osób gniotących się niemiłosiernie.

Te niekorzystne stosunki mieszkalne wpływają także na obyczajność i obniżają ją w koloniach kolejarskich coraz więcej do tego stopnia, że stan rzeczywisty szydzi nieraz z opisywania najczarniejszych obrazów. W pewnem urzędowem sprawozdaniu, nadesłanem do sądu powiatowego w Bludenc, znajduje się między innymi taki zwrot, charakteryzujący kolonię kolejarzy: „...wskutek tego i przy takiem zaspakajaniu zmysłowych potrzeb już prawie od roku trwa stan taki, że w całem Vogelstadt (nazwa kolonii) nie ma ani jednego dziecka, czy to chłopca, czy dziewczyny, któreby już w piątym roku nie było uwiedzione i nie straciło częściowo lub nawet całkiem poczucia wstydu i przyzwoitości“.

Już od roku 1894 zwracano uwagę na te niehygieniczne i nieobyczajne warunki mieszkań kolejarzy i żądano poprawy tego, a przecież zarządy kolejowy nie okazały najmniejszej ochoty do zajęcia się temi sprawami. Nie można ich poruszyć do zmiany tych czysto azyatyckich stosunków. Jak długo stan taki trwać będzie, nie ma mowy ani ó zdrowiu robotnika, ani o podniesieniu się moralnem.

Władze szkolne starały się, aby przynajmniej przez zaprowadzenie szkółki dzieciom i wyrostkom dać pewne zajęcie i zwrócić ich uwagę na inne tory. Proponowały one, aby założyć szkółkę na miejscu, przez co dzieci nie potrzebowałyby chodzić daleko, a byłoby to tylko oszczędnością, bo do okolicznych odległych szkółek zmuszone są chodzić przeważnie dzieci kolejarzy. I tu zabiegi władz szkolnych napotkały na opór zarządów kolejowych.

Na podstawie tych przedstawień zapytują podpisani ministra kolei: Czy znane mu są opisane, w najwyższym stopniu nieobyczajne, niehygieniczne, opłakane stosunki mieszkań robotników kolejowych, i czy jest gotów przez stosowne rozporządzenia i zarządzenia przyczynić się do zmiany tego stanu i podniesienia kolejarzy?

Nie jest to wystarczającem dla charakterystyki socyalno-politycznych programów najwyższych władz kolejowych. Poseł Thurnher wygrzebał jeden taki opis, ale ileż podobnych stanów znajduje się na całej przestrzeni kolei? Każdy z nas zna te malutkie budki kolejowe, o jednej kuchence i izdebce, w których nieraz nie jedna, ale dwie rodziny, liczące po kilka osób, się mieszczą. Taksamo wyglądają kolonie przy wielkszych stacyach, a w odludnych miejscach — chociaż nas strach bierze przypuszczać, że wszędzie jest tensam poziom zdrowotny i obyczajowy kolejarzy. Na czyje sumienie spadnie ta tyloletnia krzywda rodzin kolejarskich! Socyalnopolityczny minister powinienby na to najlepiej odpowiedzieć.

Towarzysze! pamiętajcie o codziennym „Naprzodzie“!

Następny numer wyjdzie 15 lipca.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca Szczepan Kurowski. Z drukarni Narodowej w Krakowie.